பட்ட கருத்துக்களைத்தான் ஒரு மாத காலமாக நாம் இங்கே பரிசீலனை செய்துகொண்டிருக்கிறோம். இத்தனை நாட்களாக இந்தச் சபையில் நாம் பல மான்யக் கோரிக்கைகளை வழங்கியிருக்கிறோம். இவ்வளவு தாராளமாக அனேக மான்யக் கோரிக்கைகளை வழங்கிய இந்தச் சட்டசபை, இப்பொழுது சபை முன் வந்துள்ள மசோதாவையும் அங்கீகாரம் செய்தால்தான் நாம் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கும் திட்டங்களையெல்லாம் நிறைவேற்றுவதற்கு முடியும். இந்த மசோதாவை நாம் இப்பொழுது நிறைவேற்றாமல் இரண்டு மூன்று மாதங்களுக்குத் தள்ளிப் போட்டுக் கொண்டு போனால், கடந்த ஒரு மாத காலமாக நாம் வலியுறுத்தி வந்த திட்டங்கள் நிறைவேறாமல் போய்விடும். இந்த மசோதாவை நாளை அல்லது திங்கட்கிழமையாவது இந்த சட்டசபை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன். இந்த மசோதாவின் பரிசீலனையை இன்று இத்துடன் ஒத்தி வைத்து, இதற்குள் கனம் அங்கத்தினர்கள் இந்த மசோதாவிலுள்ள விவரங்களைப் புரிந்துக்கொண்டு, அவர்களுக்குத் தோன்றும் சந்தேகம், மற்ற ஆலோசனை இருந்தால், அதைச் சபைக்குக் கொண்டுவரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த மசோதாவை நாளையதினம் அல்லது திங்கட்கிழமை மீண்டும் இங்கே எடுத்துக்கொள்ள எனக்கு ஆட்சேபனை இல்லை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

கனம் திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: நாளை வரைக்கும் திருத்தங்களைக் கொடுப்பதற்கு அவகாசம் அளிக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

MR. SPEAKER : Very well.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move—

"That the further consideration of the Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962) be postponed till tomorrow."[a]

MR. SPEAKER : The question is—

"That the further consideration of the Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962), be postponed till tomorrow."[a]

The motion was put and carried and the further consideration of the Bill was postponed.

(6) THE MADRAS MOTOR VEHICLES TAXATION (AMENDMENT) BILL, 1962 (L.A. BILL NO. 10 OF 1962).

* THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, Sir, I beg to move—

"That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill[a], 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962) be taken into consideration."

---

[a] Published in the *Fort St. George Gazette* Extraordinary, dated 16th July 1962

27th July 1962] [Sri M. Bhaktavatsalam]

Sir, as I mentioned to the House in my Budget speech, I have brought forward this Bill and the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods Amendment Bill, 1962 (L.A. Bill No. 13 of 1962) for additonal taxation on buses and lorries to raise more funds to facilitate implementation of schemes of national development in the Third Plan.

The existing rates of taxation under the Madras Motor Vehicles Taxation Act, 1931, have been in force from 1st July 1949, while tax and composition fee under the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952, have been in force from 1st February 1953. Since then, conditions of road system and traffic offerings have vastly changed. Roads have been greatly improved with extensive dustless surfacing done during the two Plan periods. On account of the improved road conditions, there are now lesser breakdowns and lesser cost in the maintenance of vehicles. There has also been a phenomenal growth in the traffic offering. The bus and lorry operators have thus a distinct advantage. Government, therefore, considered that a little more revenue to the State could be secured from out of the profits earned by the operators of these classes of transport vehicles.

The present rates and the proposed rates under the two Bills are set out in the annexures to the Bills already placed on the table of the House. Except for marginal adjustments necessary to give effect to the metric system of weights and measures, there have been no changes in the rates of taxation laid down in the existing Schedules II and III in respect of vehicles other than buses and goods vehicles.

The additional levies have been prepared with great care and caution and with due regard to the interests of operators.

Since the publication of these Bills, representations have been made to the Government that the additional levies proposed should be reduced considerably and fixed at a reasonable level, as otherwise the transport industry will be crippled. Government have carefully gone through the representations and have come to the conclusion after examining all aspects that the transport industry can sustain the burden of additional levy proposed and that there will be no loss as apprehended by the transport operators. On the other hand, there will be a reasonable margin of profit left to the operators after payment of the additional taxes proposed, even when they charge a fare of 6 pies per mile, which is well below the maximum rate of fare of 7½ pies per mile fixed by the Government.

We are convinced after a detailed analysis of the earnings and expenditure in the operation of buses with varying seating capacities and doing varying mileages per day that increased daily mileage for buses earns additional revenue to the operators. Thus the additional taxation will not do more than produce to some extent the margin of profit now accruing.

[Sri M. Bhaktavatsalam] [27th July 1962

I may add that besides the income from passenger traffic, the bus operators also collect for unaccompanied luggage and this income has not been taken into account in fixing the rates of tax.

We have, however, decided to reduce the incidence of taxation to some extent keeping in view the various representations made to Government. I have accordingly tabled certain amendments with a view to reduce the rates of tax on goods vehicles and goods freight and also the rates of composition fee payable on buses and public carriers.

With the concessions I have now proposed the over-all taxation on buses doing mileages between 210 kilometres and 270 kilometres and above will be as follows :—

Buses doing 210 kms.—Rs. 60 per seat per quarter.

Buses doing between 210 kms. and 270 kms.—Rs. 65 per seat per quarter.

Buses doing more than 270 kms.—Rs. 70 per seat per quarter.

I may mention that the tax burden on bus operators in the neighbouring State of Andhra Pradesh is Rs. 67·50 per seat per quarter, as against our present rate of Rs. 42·50 per seat per quarter and the proposed rates varying from Rs. 60 to Rs. 70 per seat per quarter. Compared to the density of population and the conditions prevailing in our State, it cannot be said that our proposed rate of taxes on buses are in any way heavier than those in Andhra Pradesh.

The concession we have decided to show to lorries is also substantial. Under our original proposals lorries with a laden weight ranging from 10½ to 12 tons would have to pay a quarterly tax of Rs. 900 and lorries exceeding that laden weight would have to pay in addition a flat rate of Rs. 60 per quarter for every 1,000 kilograms or part thereof. We have now decided that the vehicles of laden weight exceeding 10½ tons should be taxed only at Rs. 800 per quarter and that there should be no progressive levy thereafter. We have also reduced the rates of tax provided for slabs ranging from 7½ to 10½ tons.

With the proposal to increase the maximum permitted laden weight from 9 tons to 12 tons, the bulk of the lorries in future will fall under the slab for which we have reduced the rate of tax from Rs. 900 to Rs. 800 per quarter.

We have also reduced the composition fee payable in respect of public carriers from Rs. 45 per vehicle per month to Rs. 37.50 per vehicle per month.

27th July 1962] [Sri M. Bhaktavatsalam]

Hon. Members will notice that agreeably with the rates now proposed for lorries, suitable adjustments have been made in respect of tractor-*cum*-railer combinations used for goods transport. The present relationship between taxation on lorries and tractor-*cum*-trailer combinations has not been upset.

I would also like to clarify that the increased rates proposed for tractors will not apply to tractors used by agriculturists for such vehicles are already exempt under section 11-A of the Madras Motor Vehicles Taxation Act, 1931.

While comparing the rates of tax in our State with the other neighbouring States, it should be remembered that the density of traffic in Madras is higher than that obtaining in the neighbouring States and that the condition of the roads in our State is also generally acknowledged to be better than the roads elsewhere.

With these words, I request the House to accept the motion.

MR. SPEAKER : Motion moved—

"That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962) be taken into consideration."

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: என்னுடைய திருத்தத்தை நான் இப்பொழுது பிரேரேபிக்கிறேன். அதன் பேரில் நாளைக்குப் பேசுகிறேன்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Sir, I move—

"That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962) be referred to a Select Committee consisting of . . . members of the Assembly."

The amendment was duly seconded.

MR. SPEAKER : Amendment moved—

"That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962) be referred to a Select Committee consisting of . . . members of the Assembly."

* திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் நிதியமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டுள்ள இந்தத் திருத்த மசோதாவை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகளைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள், அவருடைய உரையிலே, 'பஸ் தொழிலானது புதிதாக விதிக்கப்பட்டுள்ள வரிகளையும் தாங்கிக்கொண்டு செவ்வனே நடைபெறும்' என்று கூறியிருக்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் சொல்வது பெரிய பஸ் கம்பெனிக்காரர்களைப் பொறுத்த வரையில் உண்மையாக இருக்கலாம். ஐந்துக்குக் கீழ் பஸ் வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கும், புதிதாக இந்தத் துறையிலே ஈடுபட்டுள்ளவர்களுக்கும் இந்த வரி சற்று

அதிகம் என்றுதான் எண்ணுகிறேன். ஆகவே, மீடியம் ஆப்ப ரேட்டர்சுக்கும், ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கும் ஏற்கனவே உள்ள விகிதத்தின்படி வரி வசூலிப்பது நலமாக இருக்குமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் கூற விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த வரியைச் செலுத்துவதற்காக, பஸ் சொந்தக்காரர்கள் 'ட்ரெஷரியிலும்' ஸ்டேட் பாங்கிலும் போய் இரண்டு மூன்று நாட்கள் காத்துக் கொண்டிருக்கவேண்டியிருக்கிற காரணத்தால், காலம் வீணுகின்றது. ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசிலேயே இதற்கென்று ஒரு தனிப் பிரிவை ஏற்படுத்தி பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் செலுத்த வேண்டிய வரியைக் கட்ட அங்கே வசதி செய்து கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும். இப்போது சேல்ஸ் டாக்ஸ் கட்டுவதைப் பொறுத்தவரை அந்த வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அந்தச் சலுகையை இவர்களுக்கும் அளிக்கலாம் என்று கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஹோம் டிப்பார்ட்மெண்ட் ஜி.ஓ. 1298-ல் ஷார்ட் ரூட், மீடியம் ரூட், லாங் ரூட் என்ற மூன்று வித ரூட்டுகளைப் பற்றிக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. புதிதாக இந்தத் துறைக்கு வருபவர்களுக்கு ஷார்ட் ரூட்தான் கொடுக்க வேண்டுமென்றிருக்கிறது "Preference may be given to new entrants" என்று ஜி.ஓ.-வில் இருக்கிறது. "May be given' என்ருல், கொடுத்தாலும் கொடுக்கலாம், கொடுக்காமலும் இருக்கலாம் என்று அர்த்தமாகிவிடுகிறது. ஆகவே, "Preference should be given to new entrants" என்று போட்டால் இந்தத் துறையிலே அநேகம் பேர் வந்து சேர நலமாக இருக்குமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நகரப் புறங்களைப் பொறுத்த வரை 'may be given' என்று வைத்துக் கொண்டாலும், கிராமப் புறங்களைப் பொறுத்த வரையில் 'should be given' என்று உத்தரவை மாற்றவேண்டும்.

நீலகிரி ஜில்லாவைப் பொறுத்தமட்டில் ஒரு விசித்திரமான நிலைமை இருக்கிறது. எந்த ரூட்டை எடுத்துக் கொண்டாலும் 10 மைல், 15 மைல்தான் தேறும். பொதுவாக, 10 மைலுக்குள் ஷார்ட் ரூட், 10-ல் இருந்து 50 மைல் வரை மீடியம் ரூட், 50 மைலுக்கு மேல் லாங் ரூட் என்று நிர்ணயிக்கவேண்டும். 'ப்ளெயின்ஸில்' ஒரு மைலுக்கு 3½ பைசா கட்டணம் வசூலிக்கும் போது, நீலகிரியில் 1 மைலுக்கு 7 பைசா வீதம் வசூலிக்கப் படுகிறது. நீலகிரி ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரை அநேகமாக எல்லா ரூட்டுகளும் 10, 15 மைலுக்கு உள்ளாக இருக்கிற காரணத்தால் அந்த ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரை, 10 மைலுக்குள் ஷார்ட் ரூட், 10-ல் இருந்து 50 மைல் வரை மீடியம் ரூட், அதற்கு மேல் லாங் ரூட் என்று ஜி.ஓ.-வில் இருப்பதைத் திருத்தியமைக்குமாறு தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொண்டு இந்த மசோதாவை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

27th July 1962]

MR. SPEAKER : Does any other Member want to speak now? I presume the Members are exhausted and it is better that the House is adjourned.

The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. to-morrow. 1-15 p.m.

The House then adjourned.

X.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A. Statutory Rules and Orders.

* 153. *Notification issued with G.O. Ms. No.* 2059, *Home, dated 13th June* 1962 *amending the Madras Motor Vehicles Rules,* 1940, *published with Home Department Notification No.* 357, *dated the 29th March* 1940 *at pages* 1 *to* 40 *of the* Fort St. George Gazette *Extraordinary, dated the 30th March* 1940, *as subsequently amended.* [*Laid on the table of the House under section* 133 (3) *of the Motor Vehicles Act,* 1939 (*Central Act IV of* 1939).]

* 154 *Notification issued with G.O. Ms. No.* 1829, *Home, dated 25th May* 1962 *amending the Madras Motor Vehicles Rules,* 1940, *published with Home Department Notification No.* 357, *dated the 29th March* 1940, *at pages* 1 *to* 40 *of the* Fort St. George Gazette *Extraordinary, dated the 30th March* 1940, *as subsequently amended, regarding liberalizing the grant of permits for private carriers.* [*Laid on the table of the House under section* 133 (3) *of the Motor Vehicles Act,* 1939 (*Central Act IV of* 1939).]

155. *Notification issued with G.O. Ms. No.* 1311, *Local Administration, dated 27th June* 1962 *amending the Rural Development and Local Administration Department Notification II-2 No.* 302 *of* 1960, *dated the 2nd October* 1960, *published at pages* 34 *to* 37 *of Part II—Section* 2 *of the* Fort St. George Gazette *Extraordinary, dated the 2nd October* 1960, *relating to the North Madurai Development district.* [*Laid on the table of the House under section* 179(4) *of the Madras Panchayats Act,* 1958 (*Madras Act XXXV of* 1958).]

156. *Notification issued with G.O. Ms. No.* 1190, *Public (General-M), dated 18th May* 1962 *regarding the introduction of Tamil as official language in the Offices of the Special Deputy Collector, Kallar Reclamation, Madurai in the Harijan Welfare Department with effect on and from 1st June* 1962. [*Laid on the table of the House under section* 6 *of the Madras Official Language Act,* 1956 (*Madras Act XXXIX of* 1956).]

157. *Notification issued with G.O. No.* 1171, *Public (General-M), dated 14th May* 1962 *regarding the introduction and use of Tamil as official language up to district level in the Offices of all Assistant Inspectors of Labour and Offices of all Inspectors of Factories with effect on and from 1st June* 1962. [*Laid on the table of the House under section* 6 *of the Madras Official Language Act,* 1956 (*Madras Act XXXIX of* 1956).]